

LA VIE AU GRAND AIR



AUX COURSES DE STOCKHOLM
Le Traineau Sulky.

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina — Musica

9, avenue de l'Opéra, Paris
Je sais tout — La Joie des Enfants

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES



Adresse Télég: AMCHARLEY, PARIS
Téléphone 549-77 509-36

MAGASIN DE VENTE

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :

ALLEN HALL & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :

CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercedes-Palace :

NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE

A. BLACK Ltd., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.



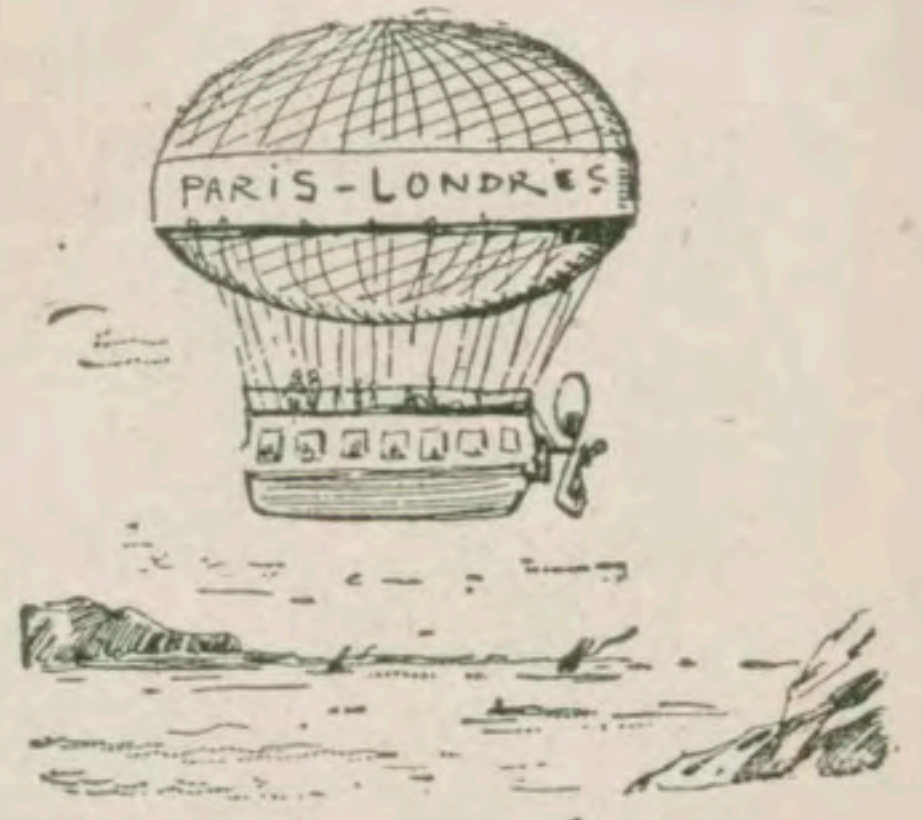
— Il doit y avoir en 1907 une exposition de Sports internationaux... je m'exerce pour ne pas faire trop vilaine figure devant l'Étranger.



— C'est vous, Monsieur, qui disiez que ces poids étaient en carton?



Moteur animal et économique pour voitures de pauvres.



Le ballon-omnibus pour traverser la Manche: recommandé aux gens qui ont horreur des douaniers et du mal de mer.

ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Eparvins, Courbures

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3,50

P. MÈRE DE CHANTILLY À ORLÉANS

TRÉSOR SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5^f franco en Gare: 5^f60.

EMBROCCATION MÈRE

VOLTAIRE articulé avec DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX à PARIS - 10, Rue Hauteleville, 10 près l'Ecole de Médecine

Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.

ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 421 fig.

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"

Essence spéciale pour AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES

Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres

L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout

Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH. : 274-18; 274-28

Restaurant Basso

SPÉCIALITÉ DE BOUILLABaisse

5, quai de la Fraternité, MARSEILLE

SUSPENSIOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50 pour VARICOÈLES, HYDROÈLES, CAVALIERS, BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Automobiles Decauville

13, Boulevard Malesherbes

TÉLÉPHONE 119-30 PARIS

USINES A CORBEIL (S.-&-O.)

VOITURES A 2 ET A 4 CYL. de 12 à 60 HP

OMNIBUS

MOTEURS POUR CANOTS

AUTOMOBILES

CHASSIS BLINDÉS brevetés

CHEMINS DE FER fixes et portatifs

AUTOMOTRICES SUR RAILS

BERLINE DE VOYAGE

GLYCÉRINE SAVONNEUSE

SAVON LIQUIDE délicieusement parfumé.

Conserve la Peau toujours nette et souple en la préservant des ENGELURES et des CHEVASSES. N'est pas caustique comme le Savon noir tout en étant aussi efficace.

L. T. PIVER, PARIS

Max. BALBRECK

137, rue de Vaugirard, PARIS

Grand Prix à l'Exp. Univers. de Paris 1900

Longue-Vue TOM-POUCE

MARQUE DÉPOSÉE

Longueur, 4 cent., Diam., 17 millim.

Poids avec son étui, 40 grammes.

Portée, 10 kilom.; Grossissement, 4 fois

Prix: 10 fr. Port: 0 fr. 30

La Maison Max. BALBRECK qui fabrique également des Objectifs et Appareils pour la photographie, offre à tous les porteurs de la présente une remise de 10 o/o.

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE SUR DEMANDE

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

D'une pureté absolue

GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigent autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubébe et les injections.

113, rue St-Monard, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS 18 fr.
ÉTRANGER 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

2 MARS 1905. — N° 338

Pierre Lafitte et C^{ie}, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1^{er})
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET C^{ie}, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, la ligne . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE 750 fr.



(Cl. VéraSCOPE Richard.)

UN MATCH INTERNATIONAL DE HOCKEY

Le hockey est beaucoup plus pratiqué en Angleterre que chez nous et les excellentes équipes y sont nombreuses. Dimanche dernier, le club qui porte le nom bizarre de M. Pohl's XI matchait le Racing Club de France, à Billancourt. Les Anglais très supérieurs, battaient le Racing Club par 5 buts à 1, après une partie acharnée.

Comment j'ai failli gagner le Championnat de Boxe



Veille de duel.

Le maître Bayle me donne la leçon suprême.

qui s'appelle Stanley, en décrivant les mystères du « Continent Noir », d'après le voyage où il a découvert Livingstone, et non d'après les ouvrages ou les conférences de vagues explorateurs, a fait école, et, toutes proportions gardées, il n'est pas un de nous qui ne cherche à appliquer le système qui valut à l'envoyé de James Gordon-Bennett une réputation aussi universelle que méritée.

Cela pour vous expliquer, à l'aide d'une comparaison infiniment trop ambitieuse, je le répète, les motifs qui m'ont poussé, au lieu de raconter tout bonnement les péripéties des Championnats de Boxe qui passionnent actuellement les sportsmen, à donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* les impressions vécues d'un concurrent.

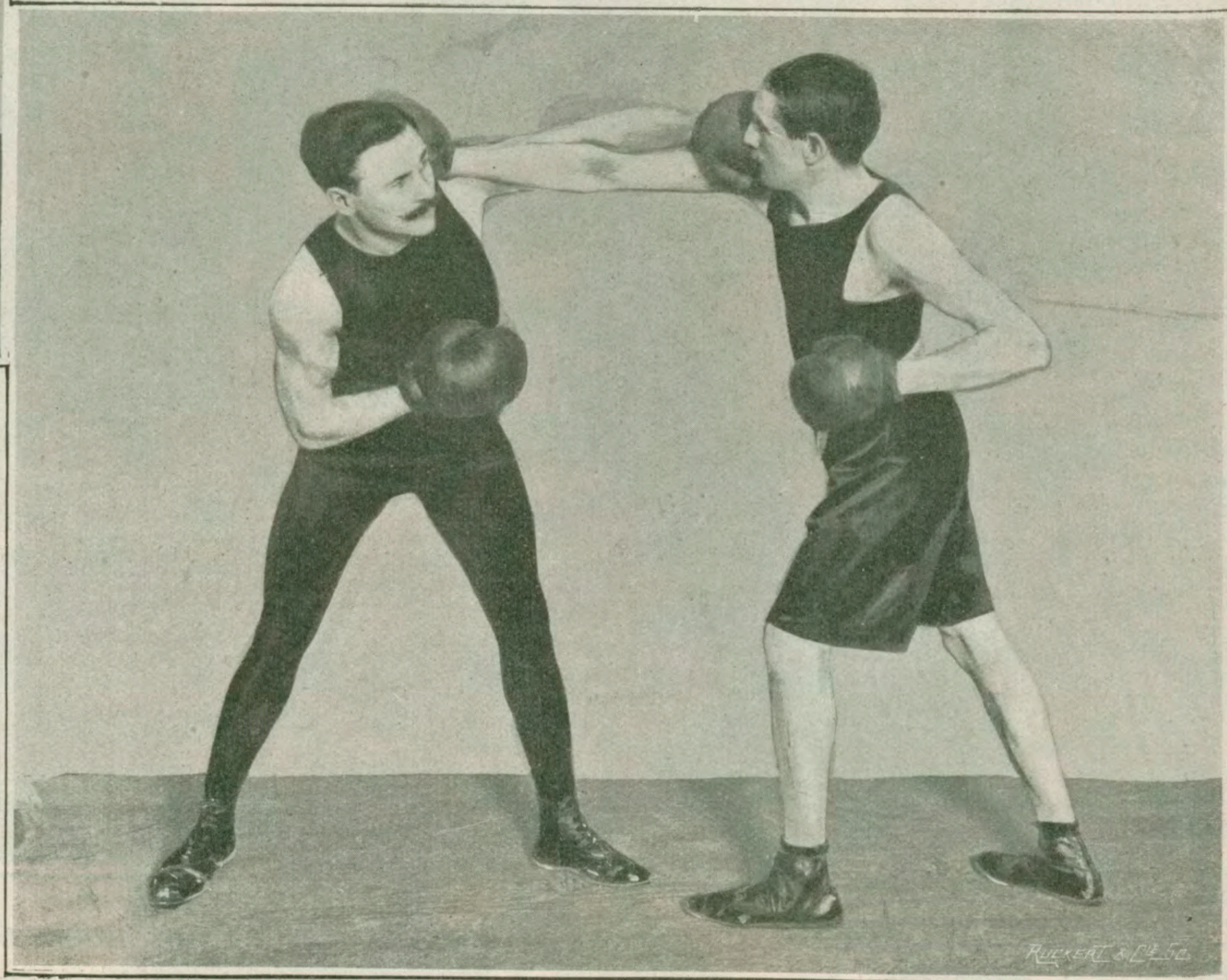
Un reproche fréquemment adressé par les intéressés aux critiques d'art est celui de ne pas être suffisamment du métier, au sens littéral du mot. Comment apprécier un tableau, si vous ne savez pas peindre?

Sans vouloir discuter ici la valeur de l'argument, nous avons jugé intéressant de le transporter dans le domaine sportif, et de le résoudre en conviant notre collaborateur Victor Breyer à nous parler des Championnats de Boxe.... après être lui-même entré dans le ring, ce qu'il a fait d'ailleurs avec succès.

LA mode est incontestablement au reportage, non plus simplement raconté, mais vécu. Il est nécessaire aujourd'hui, pour retracer les impressions du misérable qui erre dans Paris à la recherche d'un gîte, d'aller passer quelques nuits dans les Asiles qui abritent les vaincus de la bataille quotidienne. Ce roi des reporters

Faut-il tout de même aimer sa profession (celle de journaliste, pas celle de boxeur!) pour risquer de se faire démolir le nez ou pocher un œil à seule fin d'écrire un article! s'écrieront les âmes sensibles. Au risque de détruire d'un seul coup l'« auréole » qui entoure ma performance, je rectifie de suite en disant d'abord que, sauf certains coups malheureux assez rares, la boxe pratiquée telle que la comportent les règlements des Championnats d'amateurs est à peu près inoffensive, ensuite que j'avais pris soin de subir au moins un semblant de préparation.

Et j'aime autant vous dire tout de suite que, sans cette précaution, un homme, fût-il un colosse, n'aurait aucune chance de tenir les douze minutes que comporte chaque rencontre et qui, si elles paraissent fort courtes aux spectateurs, semblent interminables à.... l'acteur de ce spectacle ultra-moderne.



Un solide « cross-counter » du droit me rend prudent.

LA VIE AU GRAND AIR

Donc, j'avais, autant que le permettaient les exigences parfois excessives de la profession, pris durant quelques semaines les leçons du maître Bayle dans un sport que — combat à part — je connaissais déjà comme un des plus attrayants qui aient, même avec toute la timidité voulue par les antiquités préjugés, droit de cité chez nous.

l'arbitre proclamer ma victoire, sur laquelle je ne comptais guère en tombant en garde pour la première fois. Et l'occasion, même si je ne me présentais point dans les demi-finales, pour lesquelles cette victoire me qualifie, me donne le droit de dire que « j'ai failli gagner », le Championnat de France de boxe !



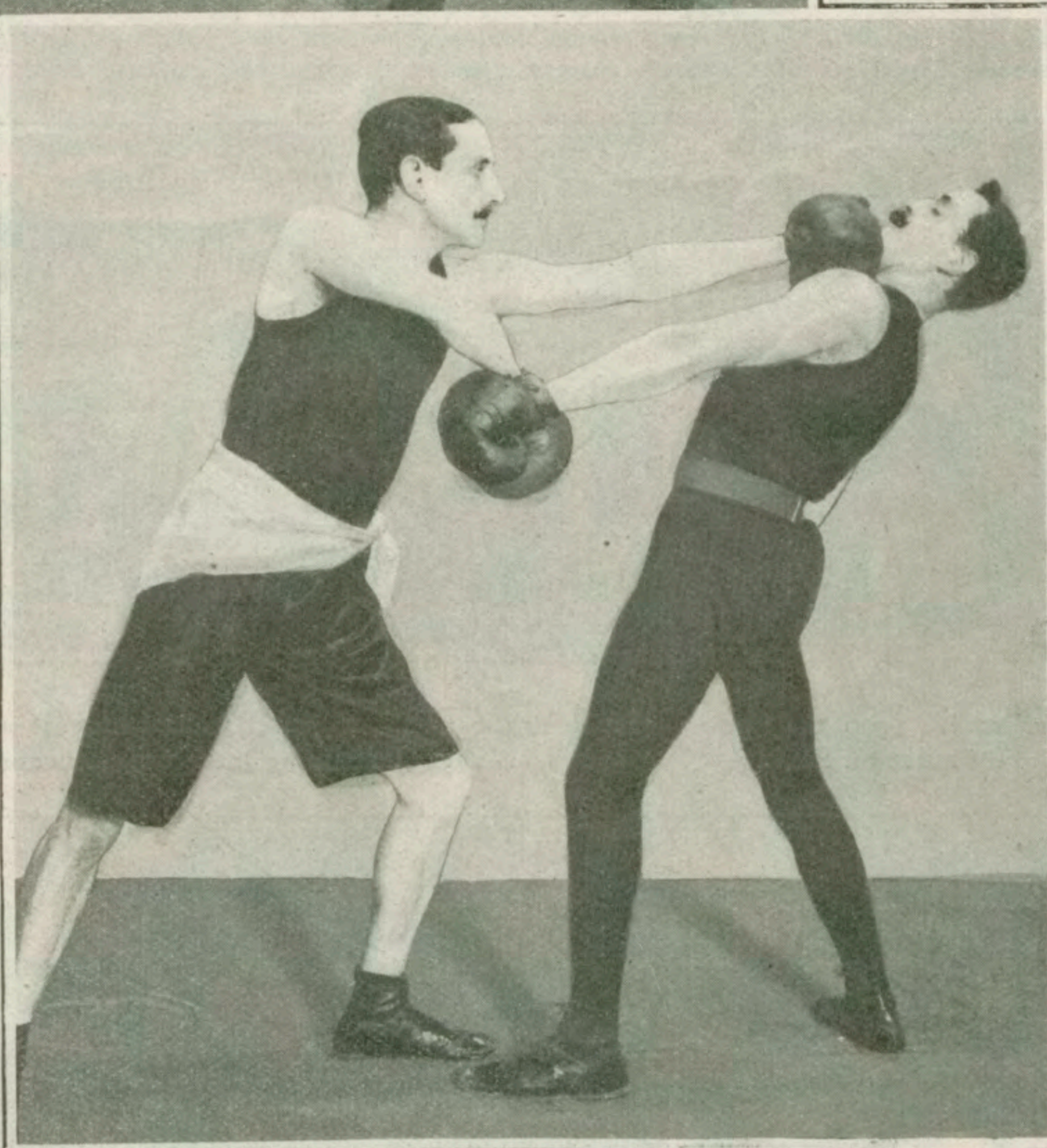
Mon adversaire fuit sans cesse pour me fatiguer.

Se présenter dans un Championnat de Boxe sans avoir jamais fait de match ou même d'assaut en public, constituait peut-être une exagération. C'est sans doute pourquoi, bien que m'imposant un calme en apparence complet, je n'ai pu m'empêcher d'une légère appréhension à mon entrée dans l'arène pugilistique que le plus profane de nos lecteurs connaît aujourd'hui sous le nom de *ring*.

Ce que fut mon match avec le fort courtois adversaire que le hasard des séries éliminatoires m'avait donné, j'avoue être assez embarrassé pour vous le retracer fidèlement, et d'ailleurs, la chose n'aurait qu'un intérêt relatif. J'étais entré dans le *ring* avec la ferme intention, non seulement de m'acquitter de ma tâche volontaire le plus sérieusement possible, mais encore de l'accomplir jusqu'au bout, et de me réserver en conséquence, craignant de ne pas durer quatre fois trois minutes.

Aussi me suis-je bien gardé de poursuivre mon concurrent sans relâche autour du ring, ainsi que ses incessantes retraites m'invitaient à le faire. Et puis, un solide « cross-counter », du droit qui m'atteignit dès le début en pleine figure et amena à mon pauvre nez le *clavet*, comme disent les Anglais, m'incita davantage encore à la prudence. Ce ne fut guère qu'à la quatrième reprise que, me sentant bien en souffle et bien en jambes, je forçai l'allure et logeais quelques coups sinon décisifs, du moins très passables pour un quasi-novice tel que moi.

La tactique était d'ailleurs bonne, puisqu'elle m'a permis d'entendre



Je loge quelques bons coups d'arrêt du gauche.

Et pour terminer ces quelques considérations pugilistiques sur une note un peu plus sérieuse, je crois ne pouvoir mieux faire qu'en prônant hautement la boxe comme un des exercices les plus sagement hygiéniques, et en même temps — ce qui ne gêne rien — les plus utiles. Car, s'il est évident que le fait de pratiquer la boxe ne saurait vous donner les moyens de résister à une attaque de rue, quand elle se produit dans des circonstances où la force et la vaillance ne servent à rien, il est non moins évident qu'il existe une infinité de cas où l'homme qui a appris l'art de donner ou de recevoir un coup de poing se trouvera de ce chef très avantage vis-à-vis de son ou de ses adversaires. Voilà pour le côté purement utilitaire.

Mais en ce qui concerne l'hygiène, les avantages de la boxe sont encore plus réels, à mon sens. Je connais peu d'exercices qui remplissent leur but aussi bien que celui-là, c'est-à-dire qui fassent « travailler » aussi bien, non seulement tous les muscles, mais encore le moral du pratiquant. Tel élève renommé à juste titre à son arrivée dans une salle de boxe comme une complète « poule mouillée » y a appris à recevoir sans sourciller quelques-uns de ces « pains » qui, après tout, font plus d'effet momentané qu'ils ne causent de réelle souffrance. En même temps, il a acquis des qualités de sang-froid, de décision, et d'agilité que bien peu d'autres sports peuvent lui inculquer à un degré aussi complet.

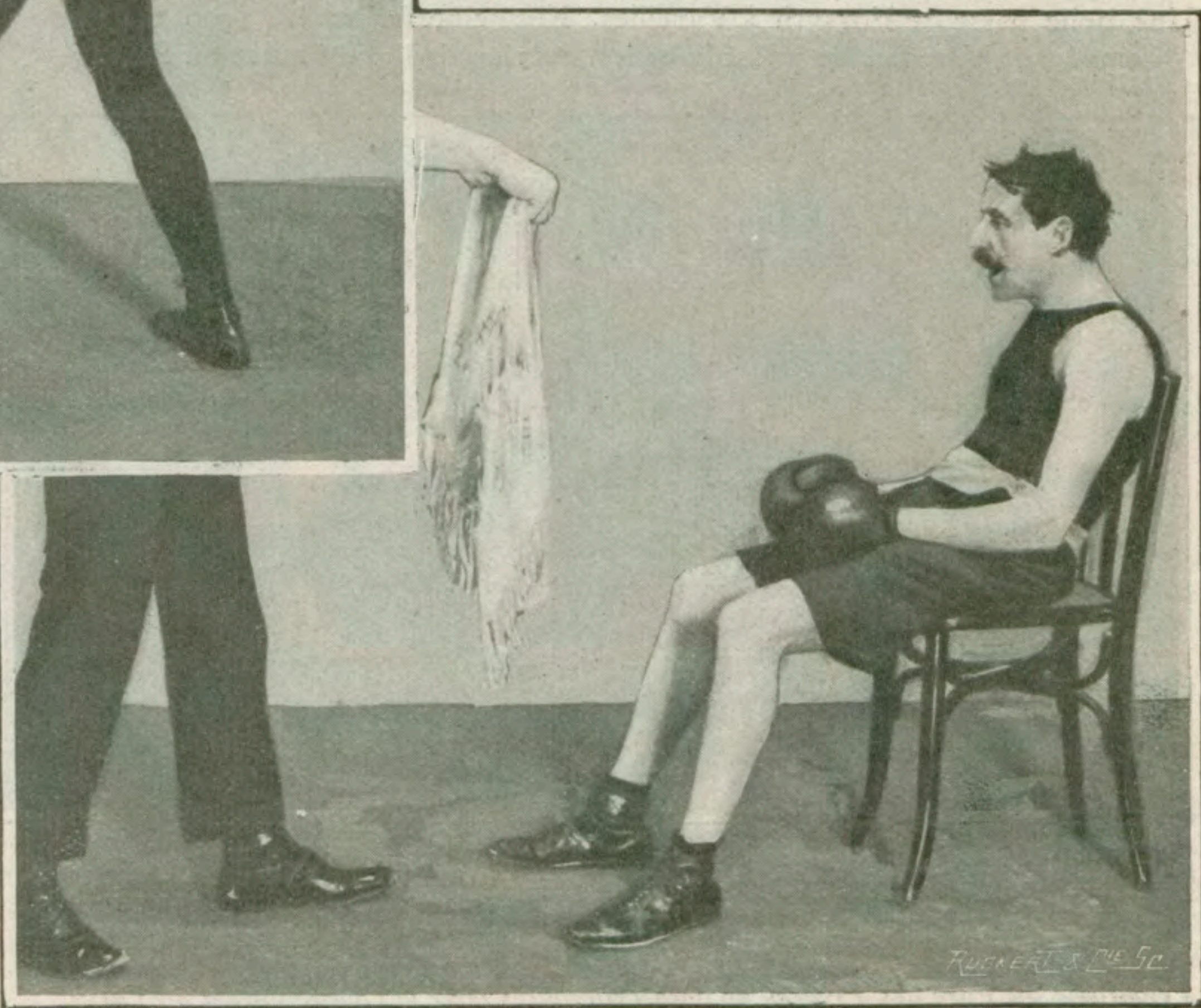
Ce sont là des vérités qui font peu à peu leur trouée partout et auxquelles des manifestations comme les Championnats de Boxe ont le rare mérite de donner la plus vigoureuse des impulsions. C'est pourquoi, je croirais manquer à tous mes devoirs de chroniqueur sportif, si je ne saisisais pas l'occasion pour féliciter de sa rude persévérance celui qui a été l'initiateur du meeting désormais annuel et classique, espérons-le, et qui en est bien, en quelque sorte, l'âme, j'ai dit, mon camarade Frantz Reichel.

Et savez-vous ce qui, pour en revenir à mon « fameux » match de l'autre soir, m'a fait le plus plaisir ? C'est encore d'entendre ce vieux compagnon de mes batailles journalistiques et sportives proclamer avec un accent où se devinait un peu du plaisir qu'il éprouvait comme moi :

« L'arbitre proclame M. Victor Breyer vainqueur. »

On a beau faire le malin....

VICTOR BREYER.



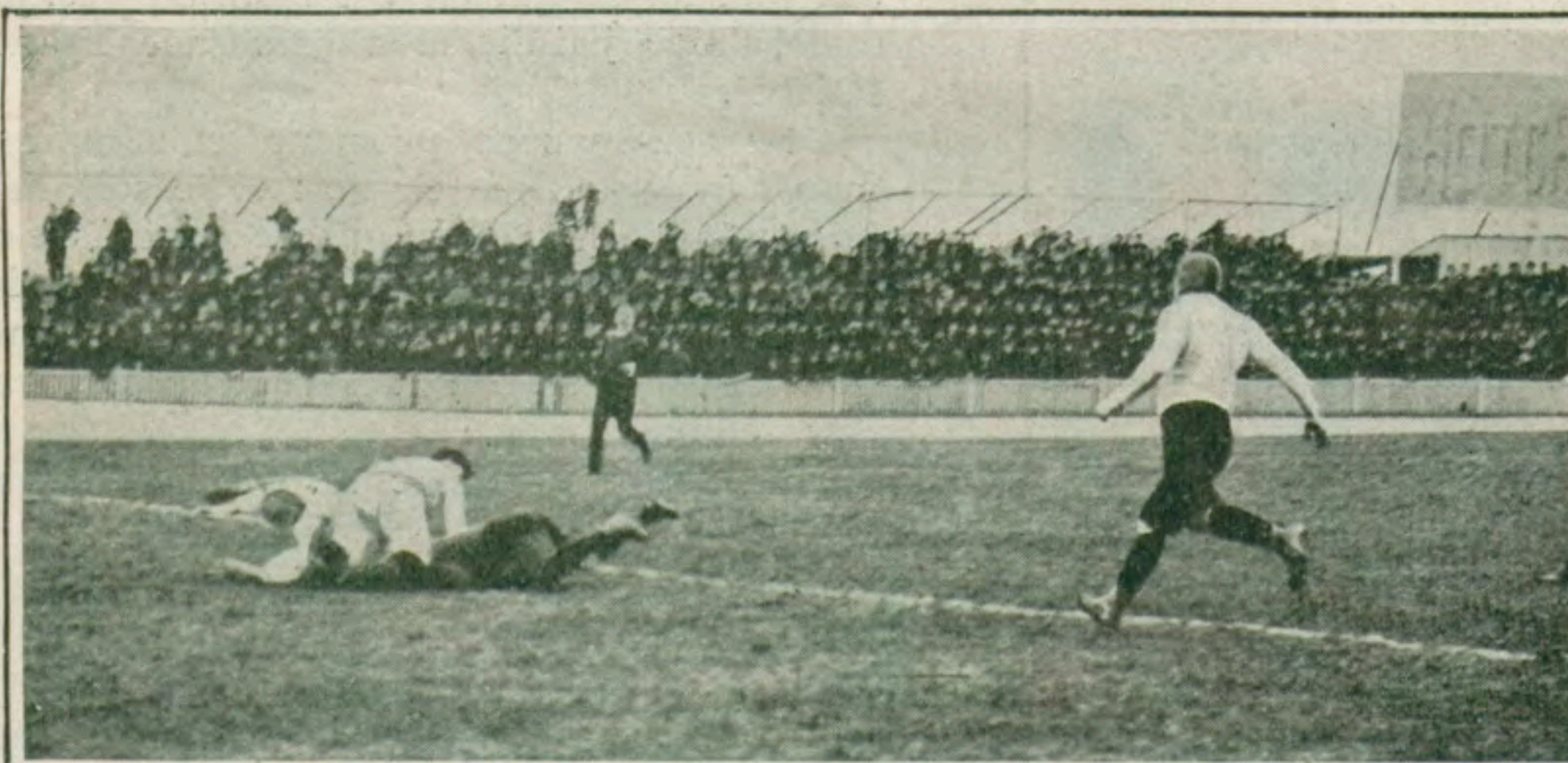
Entre deux reprises, on respire un peu.

LE MATCH STADE - RACING



Le coup d'envoi.

C'est l'instant solennel où l'arbitre va siffler le coup d'envoi. Les deux équipes sont en ligne de bataille, cependant que, près de la ligne de touche, un groupe d'officiels, où figurent MM. Fabens, du Racing Club, et Dedet, du Stade Français, discutent sur le choix des juges de touches.



Une belle passe de Forsyth à Vareilles. Klingelhöfer arrive trop tard pour empêcher Vareilles de poser le ballon derrière la ligne de but du Racing.



Le Racing est en danger, et Aubry a arrêté juste à temps Forsyth, qui allait marquer. Glendining intercepte heureusement la passe de Forsyth.



Le jeu fut souvent très dur, et cette illustration où l'on voit Jérôme, du Stade, rudement plaqué en touche par Vivès et Klingelhöfer en est une preuve.

Dimanche dernier, le Stade Français et le Racing Club de France disputaient au Vélodrome du Parc des Princes un match comptant pour le Championnat de Paris.

Dès le début de la saison, les dirigeants du Stade et du Racing emploient une prodigieuse activité pour composer un quinze imbattable, le jour où le glorieux titre de champion de Paris sera à conquérir ou à défendre.

Certes, elles sont admirables et justement vantées les prouesses que réalisent les trente athlètes en présence; mais, qui dira les miracles de diplomatie, accomplis par de modes-



Les avants du Stade, très supérieurs, gagnent du terrain en dribblant le ballon en touche après une remise en jeu.

tes membres des commissions spéciales, pour assurer à leur cercle le meilleur recrutement? Le Stade a triomphé dimanche. D'aucuns ont attribué son succès à l'homogénéité, à l'entraîne de son équipe et à la grande supériorité de sa ligne d'avants, mais nul n'a songé à féliciter ceux qui, autour de la table recouverte du traditionnel tapis vert, avaient été les véritables organisateurs de la victoire. La Vie au Grand Air est heureuse de réparer l'injustice commise à l'égard de la commission de rugby du Stade français et de la citer comme un modèle aux commissions présentes et futures.

LE GOLF A CANNES



Au départ.

Le golf de Cannes est fort bien installé. Remarquer le perfectionnement qui consiste à indiquer d'une fléchette basse la direction de la balle.



Où va-t-elle ?

Il s'agit toujours de la balle, bien entendu. Un coup de click vient de l'envoyer aux environs du trou prochain. Miss Roberts passe quelques secondes dans le doute et dans l'inquiétude.

des joueurs et des joueuses, et sur leur générosité. Ils les mesurent à leur générosité, car comme tout le Midi, les caddies sont cupides. Et pourtant, pauvres caddies, ils ne feront jamais leur fortune sur un coup de click ou de brasey, comme leurs patrons d'un moment feront peut-être un sac sur quelques passes au trente et quarante.



Un coup bien préparé.

Avec des soins méticuleux, la balle est installée sur une minuscule montagne de sable.

Un beau geste.

On ne sait ce qu'on doit le plus admirer de la grâce, du mouvement ou de l'énergie qu'y déploie la charmante joueuse de golf qu'est Mrs Wolf.

Le golf de Cannes est un des plus délicieux coins sportifs de France. Tandis qu'en été, à la Boulie, il fait souvent bien chaud; tandis qu'à l'automne naissant, le temps à Saint-Briac est parfois bien gris, ici, il fait doux en janvier et février. Le soleil ne cuit pas trop et, sous le bleu uni du ciel, la promenade des Golfeurs est délicieuse. Ils et elles sont de tous les pays. Français, Américains et Anglais se retrouvent tous les matins sur les links, et fraternisent dans l'amour du même sport. Ils sont aussi un peu les mêmes qu'on rencontrerait à Dinard en train de bostonner, ou à Trouville sur les planches. Il n'y a que les caddies qui changent, les petits caddies, qui portent les clubs d'un trou à l'autre, entre chaque coup et le suivant. Il faut les entendre discuter dans le patois natal, sur les mérites respectifs

J. F.

LA MORT DE AMBUSH II



Ambush II, le fameux steeple-chaser de S. M. le Roi d'Angleterre.

Ambush II, par Ben Battle et Miss Plient, qui fit triompher les couleurs de S. M. le roi d'Angleterre dans le Grand National Steeple-Chase de Liverpool en 1900, vient de mourir subitement, l'autre matin, en rentrant du travail au Curragh, en Irlande ; il était âgé de 11 ans. Ambush était engagé dans le Grand National de

cette année ; au reçu de la nouvelle de la mort de son champion, le roi Edouard télégraphia immédiatement à Lord Marcus Beresford qui dirige son haras et son écurie de courses de lui acheter le meilleur cheval engagé dans la grande épreuve de cette année. C'est Moifaa, vainqueur en 1904 qui vient d'être acheté pour le roi.

LE CROSS INTERSCOLAIRE



Dans la neige. — Les concurrents se rendent au départ.

C'est par un beau temps de neige que s'est disputé, à Saint-Cloud, le Championnat de France Interscholaires. Malgré les rigueurs de la température, 59 concurrents étaient au départ. La victoire est revenue à l'équipe de l'Ecole J.-B. Say.

Theuriet, de Louis-le-Grand, a fait une course superbe et s'est classé premier.

L'ESCRIME A LA PRÉFECTURE DE POLICE



M. Anchetti, maître d'armes de la Garde Républicaine. M. Panet. M. Godquin. M. Médard. M. Breitmayer. M. Chevillard. M. Honorat. C. Bouchez, M. Touny, M. Mouquin, Capit. Becque. M. Come. M. René Lacroix.

LA SALLE D'ESCRIME DE LA PRÉFECTURE DE POLICE — UN ASSAUT ENTRE MM. GUILLAUME ET MÉDARD

Plusieurs fois par an, le haut personnel de la Préfecture de Police est convié à assister aux assauts organisés par la Salle d'armes de la Préfecture, et qui mettent aux prises les jeunes gens et chefs de service de cette administration. La photographie que nous reproduisons ci-dessus représente le plus récent assaut, disputé la semaine dernière en présence de M. Touny, directeur de la Police municipale; M. Honorat, le colonel Bouchez, commandant la Garde Républicaine; M. Mouquin, directeur du Service des Recherches, etc. Les deux adversaires aux prises sont MM. Guillaume et Médard.

LE CONCOURS DE TOURISME

Le Club Automobile de Seine-et-Oise, qui avait déjà organisé en 1904 le Concours des Antidérapants, a organisé, cette année, un concours de tourisme dont le règlement a été inspiré par celui des Reliability Trials d'Angleterre. On avait, jusqu'ici, négligé un peu en France ce genre d'épreuves; il serait à souhaiter que cette



A Louviers.

La voiture de M. Ullmann, qui a fait preuve durant tout le Concours des plus précieuses qualités. Photographie prise à Louviers, par la plus belle journée, peut-être, de la semaine.

Les Anglais, gens très pratiques, préfèrent ce genre de manifestation aux courses, d'ailleurs interdites chez eux. Ne pouvant pas faire de vitesse, nos voisins visent surtout à obtenir la voiture de tourisme, résistante, confortable et, autant que possible, à l'abri de la panne. L'objet des Reliability Trials est de mettre ces véhicules en vedette.

En France, les concours n'avaient jamais réussi à intéresser le grand public, et sans la course, la course si brutale, parfois si illogique, mais aux résultats si clairs et si nets, l'automobile serait encore dans les limbes.

Or, le Concours de Tourisme du Club Automobile de Seine-et-Oise a réalisé ce miracle de faire sortir les Français de leur indifférence habituelle pour ce genre d'épreuves. A la vérité, deux raisons expliquent en partie ce revirement.



La neige.

Ne s'est pas contentée de gêner les concurrents, elle s'est rapidement transformée en une boue infecte.

1° Les journalistes sportifs, n'ayant pas grand-chose à se mettre sous la plume en ce moment, ont ouvert leurs colonnes toutes grandes à ce concours.

2° Le mauvais temps a fait de cette manifestation une véritable épreuve d'endurance pour les conducteurs, les mécaniciens et aussi pour les dévoués commissaires, organisateurs et membres du jury, et il a fallu autant de courage à ces derniers que de qualité aux véhicules concurrents, pour que ce concours puisse se terminer.

DU C. A. DE SEINE-ET-OISE

tentative soit reprise sur une plus grande échelle, sous le patronage de l'A. C. F. Notre collaborateur G. de Lafreté, qui a pris part au Concours comme concurrent, a bien voulu faire connaître à nos lecteurs ses impressions vécues sur ce genre d'épreuves.



Où l'on aurait pu faire un concours d'antidérapants.

Les jours de pluie ont été nombreux pendant le Concours; la photographie ci-dessus, prise à Chartres, en est la preuve la plus évidente.



Un préfet dans le mouvement.

M. Brelet, préfet d'Eure-et-Loir, et délégué du T. C. F., a suivi l'étape Versailles-Chartres à bord de la voiture de Dion-Bouton de M. Cormier.

Pour prêcher d'exemple, je les ai abandonnés, et c'est à un tout autre genre de bandages que j'ai confié le soin de porter les 1650 kilos (en ordre de marche) de ma voiture.

Nous avons eu aussi à lutter contre les horribles routes pavées des environs de Paris. On nous avait choisi les plus mauvaises pour voir si nos véhicules résisteraient à tant de chaos.

Nos autos n'ont pas été établies pour rouler dans des fondrières. Si les routes de France n'étaient généralement pas très bonnes, l'automobilisme ne jouirait pas de sa vogue actuelle.

Les organisateurs du Concours ont eu donc la main un peu lourde. De là de nombreuses défections.

En outre, le règlement du Concours méritait plus d'une critique. Une panne d'essence, une panne de bougie, étaient pénalisées comme le bris d'une pièce importante du mécanisme, chaque



Dans la forêt, entre Ablis et Rambouillet.

Ce fut une dure étape que Versailles-Chartres, par la neige abondante qui avait couvert la route.

Huit jours durant, nous avons parcouru les abominables routes pavées et cahoteuses de la région parisienne, en ayant à lutter contre toutes les intempéries, tous les obstacles.

Tempêtes de pluie, tempêtes de neige, tempêtes de vent, froid intense; en résumé, la plus mauvaise semaine de l'hiver de 1904-1905, telles sont les circonstances atmosphériques au milieu desquelles s'est déroulé ce concours dit de tourisme!

Ah! nous avons souvent fait la grimace, le matin à 6 heures, lorsque nous pénétrions dans le garage de la rue Albert-Joly, à Versailles. La lumière électrique répandue à flots, au moyen d'un groupe électrogène de Dion-Bouton, nous montrait l'état pitoyable de nos pauvres voitures, disparaissant sous une couche de boue épaisse. J'en avais pour 25 kilos sur la mienne. Et je plaignais sincèrement les pauvres garçons qui allaient prendre place sur ces autos dépourvues de tout abri contre les frimas, véritables pourvoyeuses de gripes et de congestions pulmonaires.

Si je plaignais moins mes compagnons de voyage et moi-même, c'est que j'avais eu le soin de munir mon châssis de Dion-Bouton d'une carrosserie tout à fait confortable: une grande limousine dont le conducteur lui-même est complètement à l'abri de la pluie et du froid.

L'avenir amènera peut-être la disparition du pneumatique qui ne répondra plus aux besoins des locomotions nouvelles.



Une Serpollet sur la route.

Comme dans tous les concours, la route était agrémentée de nombreux obstacles, passages à niveau, etc.

arrêt étant frappé d'une perte de 100 points. C'est pour le temps de la panne que la pénalisation aurait dû se faire.

Mais ces critiques n'enlèvent rien au mérite des organisateurs. Nous devons féliciter le jury, c'est-à-dire MM. le prince d'Arenberg, commandant Ferrus, capitaine Gentil, Perissé, de Saint-Chaffray, Desgrange, Mortimer-Maigret, Chaix, Lezé, Ringelmann, Baudry de Saunier, de la constance qu'ils ont mise à nous faire subir les épreuves de côte, de freinage, etc.

G. DE LAFRÉTÉ.

A TRAVERS LES DÉPARTEMENTS



Un match de football rugby à Bordeaux.

Les sports athlétiques sont pratiqués avec une vive ardeur à cette époque de l'année dans toute la France. Du Nord au Midi, championnats de cross-country et matches de football battent leur plein. Nous avons groupé quelques photographies d'épreuves disputées dans les différentes régions.

A Bordeaux, le dimanche 19 février, le Sport Athlétique Bordelais et le Stade Olympien des Etudiants de Toulouse, dans un match de



Football association.

Burdigala contre Stade Bordelais.

victorieuse, battant celles de Sainte-Cécile, Saint-Joseph (de Fougères), Saint-Louis-de-Gonzague, etc.

Marseille compte dans ses murs de nombreux crossmen, et dernièrement on y a disputé le Championnat du Littoral, qui a obtenu un vif succès, malgré un vent violent qui gênait les coureurs.

En 1^{re} série, le Sporting Club de Marseille, seul engagé, a été déclaré champion.

En 2^e série, le Phocé-Club s'est



Un championnat de cross-country à Rennes.



A Marseille. — Championnat de Cross-Country du Littoral (première série).

rugby disputé sur le terrain de Gradignan ont joué une partie sévère et fermée qui n'a donné aucun résultat, aucun point n'ayant été marqué.

Le football association est aussi assidûment pratiqué par les Bordelais : le 12 février, le Stade Bordelais a remporté sur le Burdigala une belle victoire, par trois buts à un, après une lutte très chaude, des plus intéressantes.

A Rennes, s'est couru, le 19, le Championnat interpatronages de Bretagne de cross-country; l'équipe Notre-Dame-de-Toutes-Grâces, de Rennes, en est sortie



Sorrel, gagnant du Championnat du Nord de Cross-Country.



Championnat de Cross-Country du Littoral (deuxième série).

classé en tête, devant le Club Athlétique de Marseille et le Sporting Club.

Tout à l'autre bout de la France, à Arras, le 19 février, le Racing Club d'Arras s'adjugeait le titre de champion du Nord de cross-country. Le parcours assez dur et le temps peu favorable ont donné lieu à une lutte intéressante et dans laquelle les coureurs ont fait preuve d'une réelle vaillance. En somme, d'un bout à l'autre du pays, règne une activité réellement intéressante, et nous n'aurons bientôt plus rien à envier aux autres nations.

Les Sports dans la Revue des Folies-Bergère



Le Tennis.



Le Ballon.



Le Polo.



Le Ballon.



Le Yachting.



L'Automobile.



L'Automobile.

La Journée du Prix de l'Avenir, à Auteuil

Il y a quelques années encore, un steeple-chase de 20.000 francs réservé aux chevaux de quatre ans, au début de la saison, était un événement; aujourd'hui, si le Prix de l'Avenir

AVONS-NOUS vu, dimanche, parmi les cinq concurrents du Prix de l'Avenir le futur gagnant du Grand Steeple ou tout au moins le futur favori de notre grande épreuve annuelle d'obstacles? Est-ce Glaneur II, le gagnant, ou Escrimeur, le second, ou Alkestys, dont on n'a pu juger exactement la valeur, puisque la fille de Saint-Damien a boulé à la claie qui suit la rivière?

Glaneur, un Reminder est certainement un bon cheval; il tiendra la distance, mais sera-t-il de taille à lutter avantageusement contre les vieux routiers? Escrimeur est bien décevant, il n'a pas grand cœur à la lutte. Alors?

Je m'étonne que ce biennal n'ait pas réuni



Le Ministre de l'Agriculture à Auteuil accompagné du Prince Murat et de M. le baron de Neuflize.

ne se courait pas à Auteuil et n'avait pas l'attrait d'une épreuve classique, il passerait presque inaperçu. C'est que nos steeple-chasers ont déjà disputé à Nice des prix importants.

a vu et ses idées ont dû changer! Accompagné du prince Murat, vice-président de la Société des Steeple-Chases, et du baron de Neuflize, commissaire, le nouveau ministre a paru prendre un grand intérêt aux courses qu'il a suivies la jumelle à la main; il a tenu, en outre, à venir voir de près les chevaux engagés, à se mêler aux propriétaires — on lui en a présenté plusieurs — et il a même jeté un coup d'œil sur le ring. On dit que M. Ruau a l'intention de visiter tous les champs de courses — ses visites ne peuvent qu'être agréables aux dirigeants de nos sociétés sportives et utiles aux courses : il est toujours préférable qu'un ministre se renseigne par lui-même; au reste,



Escrimeur, à M. G. Dreyfus. Xyphias II, à M. de Hennessy. Avant le saut de la rivière.

un plus grand nombre de partants : cinq chevaux, c'est maigre, surtout étant données les conditions de l'épreuve au point de vue des allocations. M. Braquessac, pour la victoire de son cheval, a touché 20.550 francs, plus une prime de 3.000 francs comme ayant fait l'engagement de Glaneur. M. Labayle, propriétaire de Garde-à-Vous, mère du vainqueur, a touché une prime de 2.000 francs. Quant à M. Gaston Dreyfus, propriétaire et éleveur d'Escrimeur, il a touché 2.000 francs, plus une prime d'engagement de 1.000 francs, soit 4.000 francs.

De la course il n'y a guère à dire; la chute d'Alkestys l'a réduite à un match entre Glaneur II et Escrimeur, match qui s'est terminé facilement à l'avantage du fils de Reminder.

L'événement important de la journée a été la visite inattendue du nouveau ministre de l'Agriculture, M. Ruau. M. Ruau, qui fut, avant de succéder à M. Mougeot, rapporteur du Budget de l'agriculture, avait paru dans son rapport fort documenté se poser en ennemi des sociétés de courses. C'est que M. Ruau ignorait nos champs de courses parisiens. Dimanche, il



La rentrée du vainqueur du Prix de l'Avenir. Glaneur II, par Reminder et Garde-à-Vous. Eleveur, M. Labayle; propriétaire, M. Braquessac; entraîneur, J. Desbons; jockey, Clemson.

Glaneur II, à M. G. Braquessac. Alkestys, à M. J. Stern. Prix de l'Avenir (20.000 fr. — 3.500 m.).

M. Ruau a remporté de cette première visite une excellente impression.

Un autre événement que malheureusement la photographienne peut rendre à nos lecteurs, ce fut les débuts, dans un military d'Auteuil, d'un officier d'infanterie. Avant, pendant et après l'épreuve militaire, la pluie tomba avec rage au grand désespoir des reporters photographes.

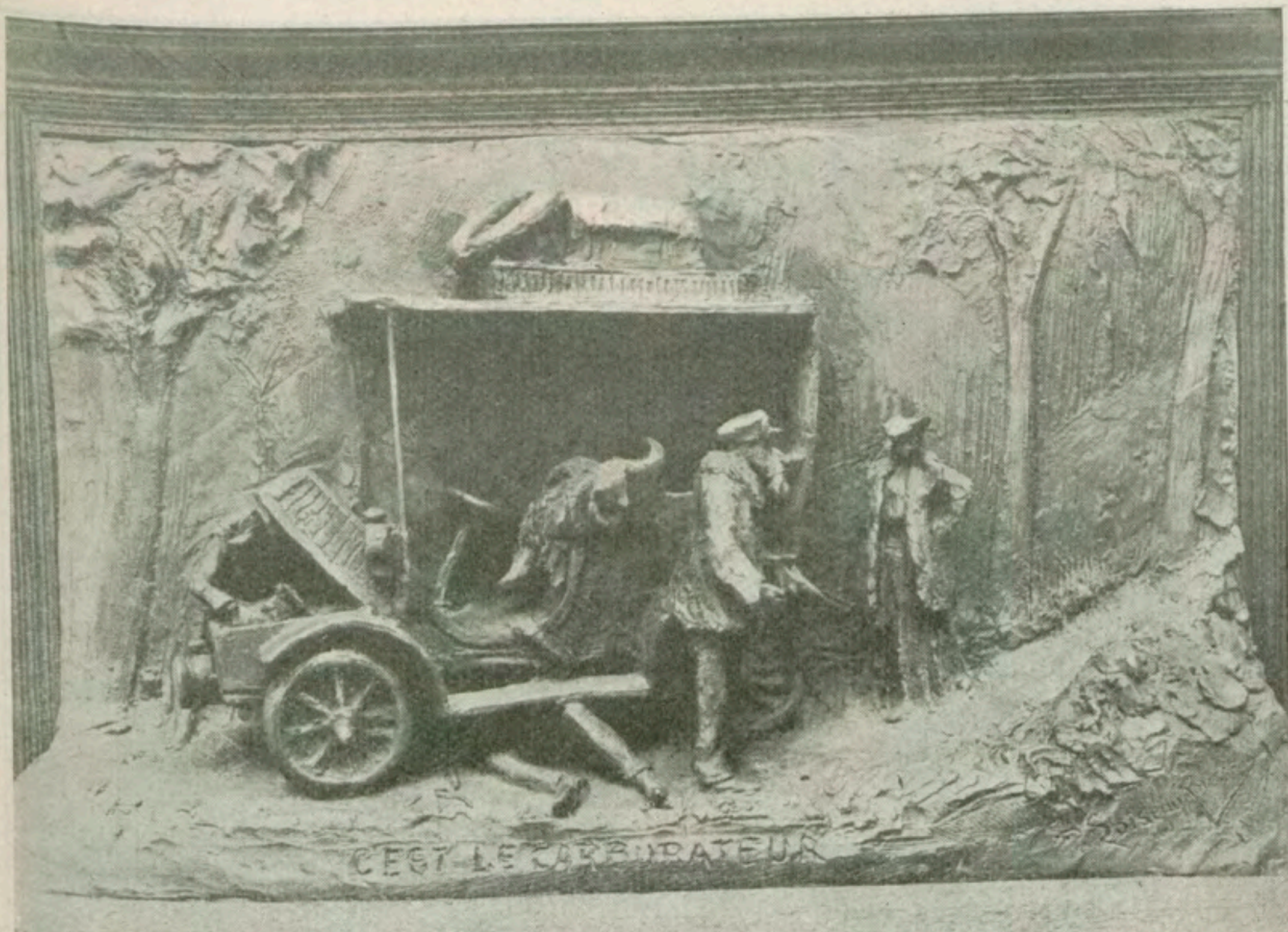
Un mouvement hippique se dessine dans l'infanterie : déjà, au concours hippique de Bordeaux, un « fantassin » fut parmi les lauréats; l'autre jour, à Cannes, un lieutenant de

la ligne gagnait un military; dimanche, à Auteuil, le lieutenant Barès, de l'état-major de la 33^e brigade d'infanterie, prenait part au steeple-chase militaire hors série.

Depuis une vingtaine d'années, on n'avait pas vu un officier d'infanterie disputer une épreuve de courses; à cette époque, M. de Lestouères, qui est, du reste, commissaire des courses d'un hippodrome de province, parut souvent en piste.

FRANC PICARD.

AU SALON ARTISTIQUE DE L'A. C. F.



Une panne.

Bas-relief terre cuite patinée, par M. Paul Loiseau-Rousseau.



Portrait de M. H. Brasier, par M. Zwiller.

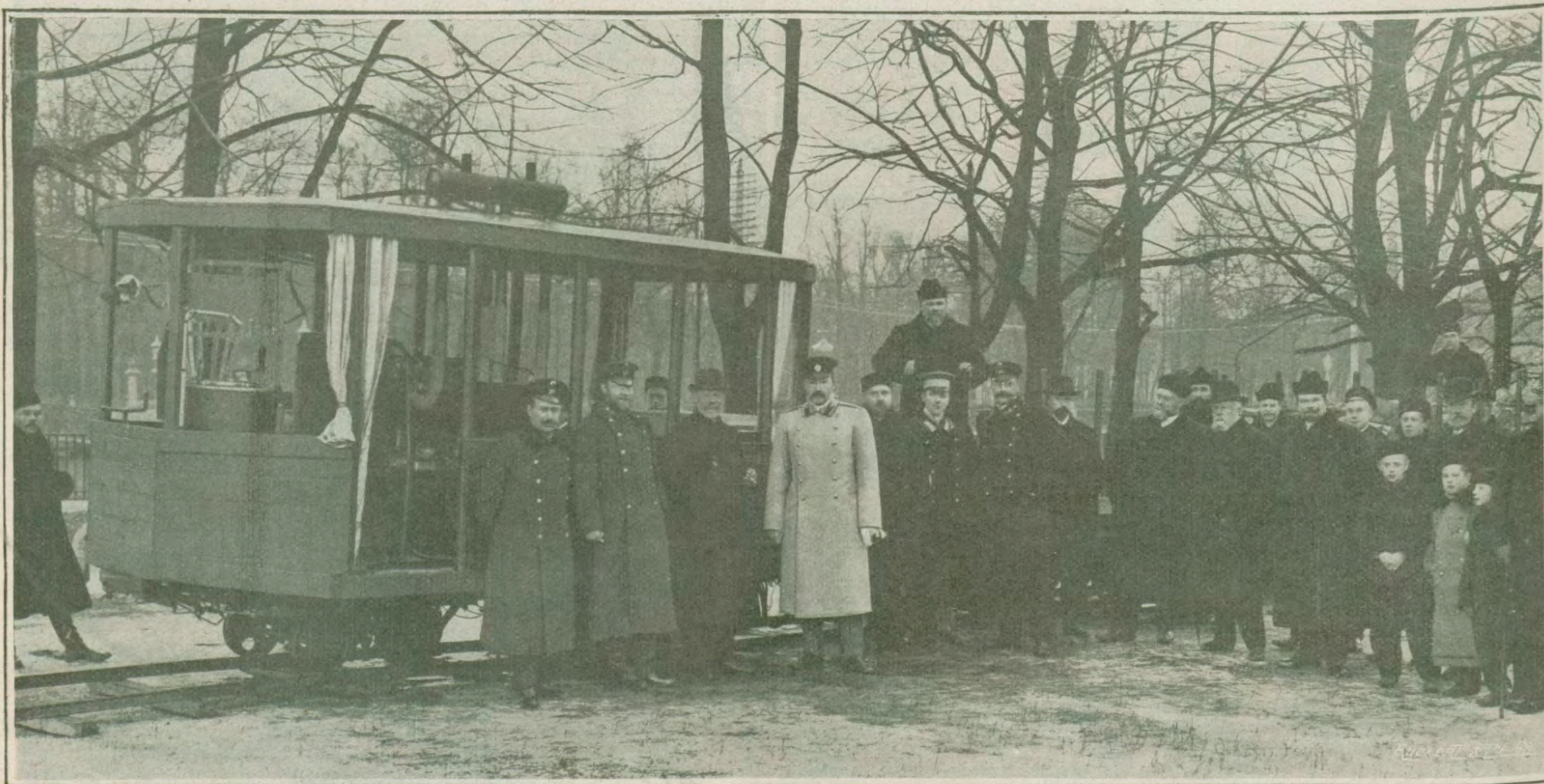
M. Brasier est le constructeur de la voiture gagnante de la Coupe Gordon-Bennett.



Le Hotchkiss, gagnant de la Coupe de l'A. C. F., par M. Eug. Dauphin.

La première pensée du visiteur qui pénètre dans la somptueuse salle où se tient l'Exposition annuelle de l'A.C.F. est de chercher les tableaux inspirés par le sport; son regard croit rencontrer, encadrée d'or, la voiture de Théry prenant, à plus de 100 à l'heure, un virage au Taunus; il n'a pour se consoler qu'un portrait de M. Brasier tenant la Coupe.

L'AUTOMOBILE DÉMOCRATIQUE



L'inauguration, en Russie, d'un train pétro-électrique actionné par un moteur Germain-Standard de 35 chevaux.

Dans un premier article, nous avons présenté à nos lecteurs quelques types de voitures automobiles servant au transport en commun, tant en France qu'à l'étranger. Nous terminons aujourd'hui cette revue, en faisant défiler sous les yeux de nos lecteurs les véhicules qui sont encore en service

en province, à l'étranger et aux colonies. On se rendra compte de la vulgarisation des transports automobiles et de leurs innombrables ressources; la plus tangible est le complément que forment aux réseaux de chemins de fer les services d'omnibus établis vers tous les centres éloignés des gares.

L'AUTOMOBILE devient de plus en plus, en France et surtout à Paris, un moyen de transport de luxe. Mais, est-ce là son véritable avenir ? Est-ce là qu'il faut chercher, disions-nous, la semaine dernière, sa véritable raison d'être et son but ?

Il est assez difficile de l'admettre, de s'y résigner, dirai-je volontiers, quand on compare l'évolution non moins nette des autres moyens de transports. Le cheval, le démocratique cheval qui traîne aujourd'hui le taximètre, a commencé par être un animal de luxe plus encore que la 60-chevaux moderne. La Bible en parle sur un ton analogue à celui dont on salua le premier dirigeable, et l'anonyme auteur du *Livre de Job* décrit le coursier sur un ton de dithyrambe qui fait pâlir celui des chroniqueurs sportifs chantant la gloire du gagnant de la Coupe J. Gordon-Bennett.

Au moyen âge, encore, le chevalier est quelqu'un. Son seul titre est de monter à cheval. Du seul fait d'être à pied, il est aussi disqualifié que les gens chics d'aujourd'hui prenant le Métropolitain.

Puis tout se tasse. La cavalerie reste encore une arme d'élite, mais depuis le service militaire obligatoire, il y a des nuances. Tous les dragons ne sont plus des Cent-Gardes.

Lorsque cet effrayant génie qui s'appelait Blaise Pascal

inventa l'omnibus, il accomplit de façon fort pacifique et fort douce une révolution aussi profonde que celle de 1789. Et j'ai peur, ou plutôt je n'ai pas peur, mais j'espère bien, au contraire, que l'automobile ne suive une évolution parallèle. Lorsqu'on montait jadis en automobile, on faisait du sport et du vrai sport, on se livrait à l'inconnu; on ne savait guère où l'on allait et si l'on pouvait y aller. Je me souviens d'un voyage délicieux que nous fîmes ainsi vers 1899 avec Pierre Lafitte, de Paris à Etampes.

On partait avec des cartes et l'on couchait à St-Remy-lès-Chevreuse. Les amis venaient vous serrer la main au départ comme on alla serrer la main de Charcot avant son départ pour le Pôle Sud.

Aujourd'hui, il faut bien l'avouer, on prend une automobile comme on prend un tramway, ou comme l'on prend un fiacre. Cela va plus vite et c'est tout. On serait navré qu'il vous arrivât la panne qui vous amusait autrefois. Le plaisir a passé du chapitre aventure au chapitre *business* et du chapitre *sport* au chapitre *transport*.

Pour reprendre la vieille formule de notre ancêtre Pierre Giffard sur la bicyclette : l'automobile est autre chose qu'un sport, c'est un bienfait social.

La voilà tout à fait revenue bienfait social avec les transports en commun. On riait jadis de la fameuse légende d'un journal illustré.



Le tramway Serpollet en service dans les environs de Tokio, au Japon.

LA VIE AU GRAND AIR

— Moi, je fais de l'automobile. Et toi ?
— Moi aussi. Tous les jours.
— Et quelle voiture as-tu ?
— Moi, c'est Madeleine-Asnières.

C'est aujourd'hui le vrai fond de la réalité. Le monde a évolué, et profondément évolué. Le transport en commun a fait appel au moteur à explosion, et ce sont naturellement les pays neufs qui en ont profité, parce que les autres avaient déjà la place prise.

En Russie, au Japon, en Nouvelle-Calédonie, à Madagascar, sur le rail et sur la route, circule déjà le tramway ou l'omnibus automobile, qui est à notre 16-chevaux de 1899-1900 ce que le carrosse à 6 sols de Blaise Pascal fut au carrosse des Princes d'alors, ce que le fiacre à 15 sous les deux kilomètres fut aux coupés du début de ce siècle.

Ainsi s'achemine le progrès, de l'idéal presque irréalisable d'un seul à la satisfaction plus large, moins absolue et moins fine de tous.

Au nombre des Sociétés de Transports pu-



L'omnibus automobile vosgien, de Dietrich, sur la route de Saales.

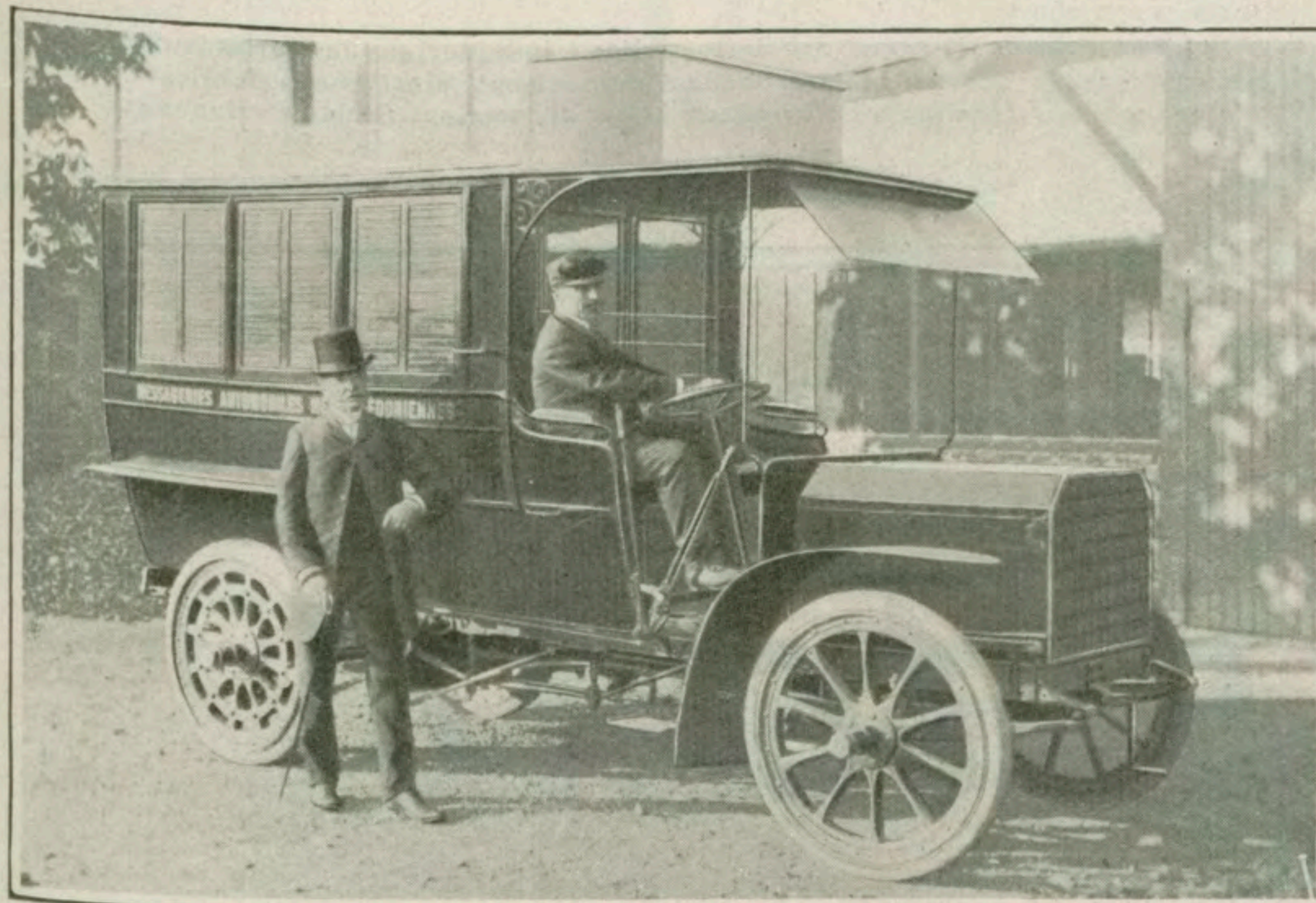
de presse, de fêtes ou de foires régionales.

En ce qui concerne la première ligne, Saint-Dié à Saales, l'Administration des Postes a confié aux Autos Vosgiens

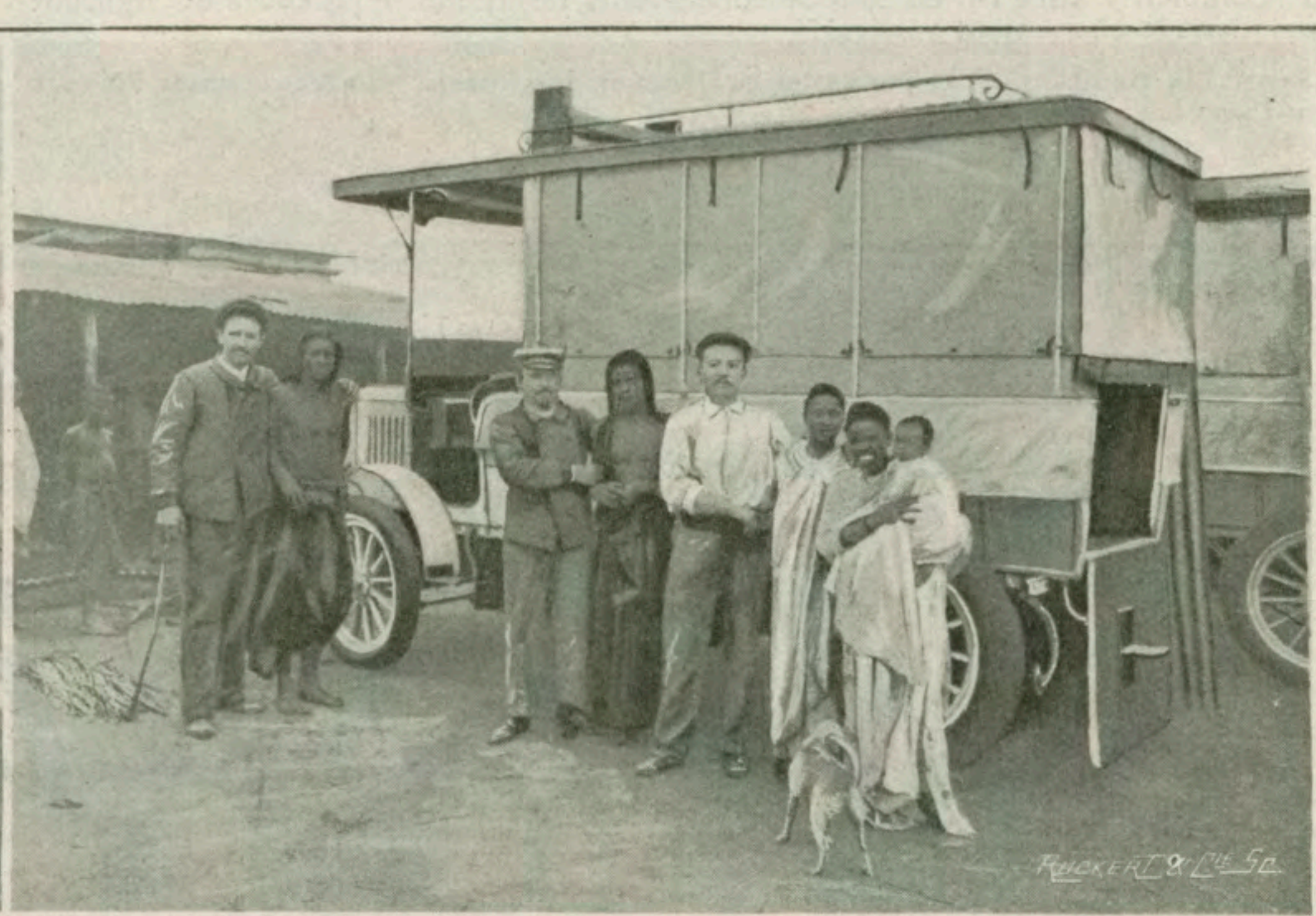
le transport des dépêches de Saint-Dié à Provenchère, et *vice versa*, à raison de deux services aller et retour.

Le matériel se compose actuellement de 4 grands omnibus de 12 chevaux du type classique; — 2 de ces omnibus comportent 8 places intérieur, 3 places de coupé et une à côté du conducteur et de son aide; le troisième comporte 6 places d'intérieur, 3 places de coupé et 1 place devant; le quatrième, les mêmes places que le troisième, plus 4 places d'impériale; tous ont des galeries à bagages munies de bâches. Le personnel de chaque

véhicule est assuré par un conducteur capable de faire en route toutes réparations et un aide-facteur, chargé des tickets et de leur encaissement; la recette de chaque véhicule est faite à sa dernière rentrée au garage, et plusieurs contrôles volants sont fait; inopinément en route par le



L'omnibus automobile Turgan et Foy, de la Compagnie Néo-Calédonienne, en service dans la Nouvelle-Calédonie.



Le Congo Portugais possède également un omnibus automobile. Il sort des ateliers Gardner-Serpollet.

blics par automobiles, il nous faut citer celle des Autos Vosgiens.

Les autos desservent sur le parcours cinq stations : Sainte-Marguerite, Coinches, Raves, Le Giron et Gemaingoutte. (Le Giron, se trouvant à la croisée de deux routes, sert de station à plusieurs autres communes : Bertrimoutiers, Laveline, La Croix-aux-Mines.)

Les tarifs en usage sont ceux de la ligne de Saint-Dié à Saales, de même pour les bagages et les divers règlements de route.

Pour satisfaire aux exigences de cette nouvelle ligne, la Société a mis en service deux nouveaux omnibus de Dietrich (type Bollée) et employés précédemment, plus deux autres véhicules de même marque, moi : s rapides, qui sont utilisés pour les jours



Un Omnibus Ariès dans le Dauphiné.

Ces omnibus font la service entre la Côte-Saint-André et Lyon, sur une route des plus dures. Avec 18 voyageurs et 800 kilos de bagages, ils font en 4 heures le trajet qu'on faisait, en diligence, en une journée.

personnel sédentaire de la société. De plus, à chaque départ ou à chaque arrivée, les tickets sont soigneusement recueillis, comparés au nombre des voyageurs et rapprochés de leur souche.

Comme on le voit, la vérification est on ne peut plus facile, et surtout, ce qui ne gêne rien, d'une très grande rapidité.

Nous ne pouvons pas laisser sous silence la question des bandages qui intéresse au plus haut point toutes les sociétés d'exploitation de ce genre. Qu'il nous suffise de rappeler avec quel succès les pneus Michelin ont résisté aux dures expériences faites par l'omnibus Serpollet à travers Paris, expériences dont nous avons parlé dans notre premier article.

GEORGES PRADE.

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 31 AJOURNEMENT

VOS ARTICLES ET DESSINS FAVORIS
L'abondance des matières nous oblige à remettre à la semaine prochaine la publication des résultats de notre concours n° 31 sur vos articles et dessins favoris.

CONCOURS N° 32 AJOURNEMENT

JOCKEYS GAGNANTS
Vu l'importance du dépouillement, nous renvoyons à la semaine prochaine la publication de notre concours n° 32, sur les jockeys gagnants.

CONCOURS N° 33 CLOTURE

LE CROSS-COUNTRY NATIONAL
Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 33 qui porte sur l'épreuve annuelle et classique dénommée « Cross-Country National » que l'U. S. F. S. A. doit faire courir dimanche prochain. Dans cette intéressante épreuve les meilleures équipes parisiennes doivent se rencontrer avec une sélection des départements. C'est donc en quelque sorte un match « Paris contre Province » et ceci nous a donné l'idée de faire porter nos concours sur cette rivalité en posant aux pronostiqueurs les questions suivantes :

- 1° Quelle sera la place du premier coureur départemental classé dans la course?
- 2° Combien y aura-t-il en tout de concurrents terminant le parcours et figurant ainsi dans le classement général?

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent être envoyées.

Notre concours sera clos Samedi prochain, c'est-à-dire que pour être qualifiés, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.
Le gagnant du concours recevra cinquante francs, le second vingt-cinq francs en espèces.

CONCOURS N° 34 NOUVEAU

DONNEZ-NOUS UNE IDÉE!

Pour varier un peu, nous allons appliquer pour notre concours suivant une idée aussi nouvelle qu'originale, celle de demander un sujet de concours.... à nos lecteurs.

Le sujet, ou les sujets primés puisqu'il y aura deux prix, serviront plus tard eux-mêmes à des concours. Mais pour l'instant, le présent concours consiste à donner des idées, les plus amusantes possible, bien entendu. Les auteurs des deux meilleures idées recevront dans leur ordre de mérite les deux premiers prix de cinquante et de vingt-cinq francs en espèces.

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous être faites. Le concours sera clos le Samedi 11 mars, c'est-à-dire que pour être qualifiés les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Il va sans dire que les idées qui nous seront envoyées doivent se rapporter d'une façon quelconque au sport.

POUR NOS ABONNÉS

RAPPELONS que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*), au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

En vente partout

Je sais tout

Ce n'est pas un Journal, et c'est mieux qu'un Livre

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le montage d'une enveloppe neuve.

Tout récemment, M. Baudry de Saunier, dans la *Vie Automobile*, disait, à propos du montage d'une enveloppe neuve.

« Nous rappelons à nos lecteurs deux manœuvres indispensables dans le montage d'une enveloppe neuve. La première est de s'assurer bien, avant de remettre les papillons, que le premier talon d'accrochage déjà installé sur la jante est bien accroché en effet.

« La seconde précaution à prendre, lorsqu'on a mis en place un des talons d'accrochage, est de ne pas installer le papillon avant d'avoir regardé si l'encoche de la valve ménagée en forme de croissant dans ce talon, entoure exactement le trou ménagé pour la valve dans la jante. Il faut que ce trou soit net et tout à fait dégagé. »

C'est là, en effet, les deux points essentiels pour mener à bien le montage d'une enveloppe neuve et nous indiquons ci après à nos lecteurs les moyens que nous employons dans ces deux cas :

Premier cas. — Nos enveloppes ont toujours un des bourrelets

d'un diamètre légèrement plus grand que l'autre. C'est ce grand bourrelet qui doit être placé le premier. Pour le reconnaître, couchez l'enveloppe par terre et se placer au milieu. Si l'on n'aperçoit qu'un bourrelet, c'est le bourrelet du plus petit diamètre qui est dessus. Si l'on aperçoit les deux bourrelets, l'un extérieurement, l'autre intérieurement, c'est le bourrelet du plus grand diamètre qui est dessus et c'est celui que l'on doit monter le premier. Pour éviter toute erreur, nous avons pris l'habitude, depuis quelque temps, de mettre le numéro matricule de chaque enveloppe sur le côté correspondant au bourrelet du petit diamètre, c'est-à-dire celui qui se trouvera en dehors de la voiture une fois le pneu monté.

Pour plus de précautions, talquez les bourrelets afin de faciliter leur glissement dans la jante.

Avant de placer les boulons de sécurité, repoussez le premier bourrelet dans le crochet intérieur de la jante, de la façon suivante : Tenir les deux mains, les paumes en avant, à une distance de 35 à 40 centimètres et frapper vigoureusement des deux mains à la fois sur la paroi de l'enveloppe. La partie du bourrelet intérieur comprise entre les points où se sont produits les deux chocs simultanés s'engage alors dans le crochet de la jante. Faire ainsi tout le tour de l'enveloppe pour engager tout le bourrelet.

Il n'est pas nécessaire que ce bourrelet s'engage complètement, surtout si l'on emploie notre levier-fourche pour le placement des boulons de sécurité ; en effet, le bourrelet se relève légèrement pendant le travail de ce levier et démasque ainsi les trous ménagés dans la jante pour le passage des papillons.

Deuxième cas. — Nous avons déjà indiqué comment il fallait s'y prendre pour faire coïncider l'encoche de l'enveloppe avec le trou de la valve. Nous le rappelons brièvement.

Si l'on est deux, l'un des opérateurs se mettra à gauche, dans le plan de la roue, et saisira à pleines mains le sommet de l'enveloppe et le bourrelet libre. (Nous supposons que l'encoche est à droite du trou de la valve.) L'autre opérateur se mettra également dans le plan de la roue, mais à droite, et saisira à deux mains un des rais de la roue. Au commandement les deux opérateurs tireront à eux simultanément et d'un effort brusque et sec. Il peut arriver que le but soit dépassé et que l'encoche se trouve à gauche du trou de la jante. Recommencer alors l'opération en sens inverse, en modérant un peu l'effort.

Mais le meilleur remède consiste à prévenir le mal au lieu de le guérir. Voici le moyen : avant de prendre l'enveloppe, faire tourner la roue pour mettre le trou de la valve à la partie supérieure. Puis placer dans ce trou une vieille valve ou, si l'on n'en possède pas, un objet quelconque, couteau, manche d'outil, qui pénètre dans le trou de la jante sans tomber au travers. Engager ensuite le premier bourrelet de l'enveloppe en faisant coïncider l'encoche avec l'objet placé dans le trou et faire entrer complètement le bourrelet. Dégager ensuite l'objet au moyen du levier-fourche. L'encoche est alors parfaitement en regard du trou de la jante, car l'objet resté à l'empêché l'enveloppe de se déplacer.

On peut objecter que les chauffeurs ne possèdent pas toujours une vieille valve et que la recherche d'un outil de dimensions et de forme appropriées est toujours fastidieuse. Nous avons donc créé un outil en bois dur qui remplace avantageusement la vieille valve. Nous sommes en mesure de livrer dès maintenant cette nouveauté au prix de 20 centimes. Il suffira de nous demander un Fluvio.

MICHELIN ET C^{ie}